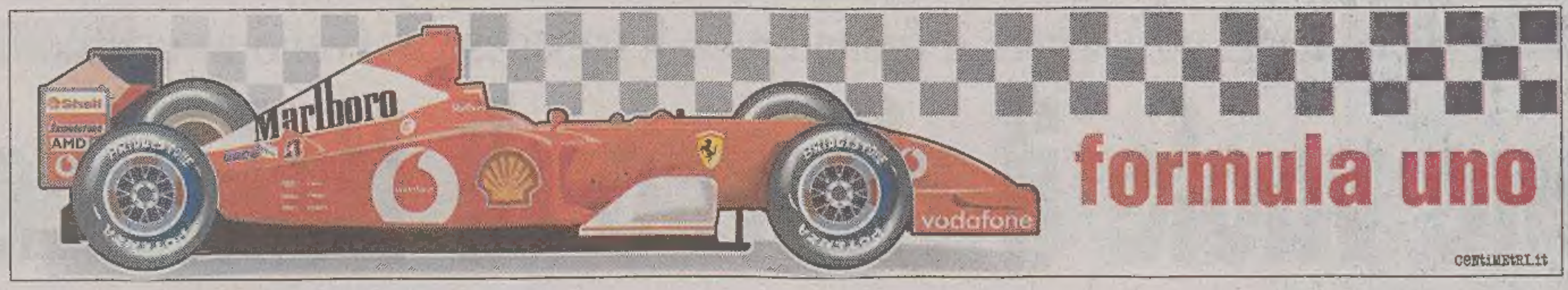


GRAN PREMIO D'ITALIA Michelin e Bridgestone lavorano in clima di concorrenza, ma è la prestazione la loro principale preoccupazione

Allarme sicurezza, le gomme fanno paura

La prossima stagione aumenterà da 200 a 500 grammi il peso di ciascuno pneumatico

Michael Schumacher ieri mattina mentre affronta la prima variante dell'autodromo di Monza.

MONZA Ora le gomme fanno paura. La Formula Uno lancia l'allarme sulla sicurezza. Le gomme si segnano, si pia- gano e poi esplodono, quasi sempre ad altissima velocità.

È il nuovo preoccupante monito della Formula Uno, come si trattasse di un ladruncolo intrufolatosi nel Circus e capace di mettere a segno un colpo dopo l'altro senza farsi acciuffare. Se non fosse per il grande spavento cui si è reso protagonista Schumacher, si tratterebbe di una faccenda che riguarda la sola Michelin.

Ma anche alla Bridgestone, pur riconoscendo di lavorare nell'interesse della sicurezza, riferiscono che in clima di concorrenza è la prestazione la loro principale preoccupazione.

A Spa, i dechappamenti lamentati da Montoya, Button e Coulthard vengono affrettatamente attribuiti al frequente passaggio sui cordoli della variante Bus Stop, troppo severi per il transito delle aggressive Formula Uno.

I fatti di Monza (forature ed esplosioni di Trulli, Schumacher e Panis) portano invece alla luce la realtà: gli pneumatici sono sempre più sofisticati, quindi più leggeri poiché gli spessori di alcuni componenti risultano di gran lunga assottigliati.

I costruttori di gomme, come i progettisti di telai e i motoristi, sono al limite: si gioca sulle mescole, sul peso e sullo sviluppo. E qualche volta si va oltre, compromettendo la nobile causa della sicurezza.

Ecco perché il problema delle «scarpe» delle monoposto, tanto più a rischio allorché salgono velocità e temperature d'esercizio, non può essere sottovalutato ma affrontato con la massima sollecitudine.

Per il 2005, quando molto probabilmente le squadre non potranno utilizzare più di tre treni per ogni weekend di gara, è in previsione un aumento del peso di ciascun pneumatico dai 200 ai 500 grammi.

L'accentuato fenomeno del «blistering» (formazione di bolle sulla superficie del pneumatico) dovrebbe attenuarsi con l'entrata in vigore dei nuovi regolamenti che dall'anno prossimo ridurranno le prestazioni delle monoposto.

Quanto alla chiusura della stagione in corso sono le gare di Monza e Suzuka, quelle dalle medie sul giro più elevate, a destare ovviamente le maggiori preoccupazioni.

Dal canto loro tutti i team confidano di beccare in flagranza l'insistente ladruncolo, pescando così le gomme giuste tra le circa duemila portate sul circuito brianzolo da Bridgestone e Michelin.

Con la speranza di non assistere ad altri guai.

Gian Paolo Grossi

Non solo Formula Uno all'autodromo di Monza

MONZA Non c'è solo la Formula Uno. All'autodromo di Monza ci sarà ampio spazio anche per altri protagonisti dell'automobilismo internazionale. Il programma della tre giorni prevede infatti anche qualifiche e gara per le monoposto di F3000 e per le Porsche in lizza nella Michelin Supercup.

OGGI Il programma di oggi parte di buon'ora; alle 9 (per 45 minuti) prove cronometrate delle F1, bis dalle 10.15 alle 11. Si entrerà nel vivo e nella piena atmosfera del Gp a partire dalle 13, con le pre-qualifiche riservate ai protagonisti del mondiale. Si tratta dell'epilogo alla vera e propria sessione valida per la griglia di partenza, prevista, come tradizione, fra le 14 e le 15. Dopo la F1 l'interesse verrà concentrato sulla gara di F.3000 (26 giri dell'impianto lombardo), momento particolarmente importante per i tifosi italiani, che potranno vivere un ennesimo episodio del duello fra i nostri Liuzzi (fino a oggi dominatore della categoria con 6 vittorie e due secondi posti conquistati su nove gare disputate, nonché pilota entrato nell'orbita Sauber) e Toccacelo, attesi protagonisti anche nella gara di casa. A seguire il programma di giornata verrà completato dalle qualifiche della Porsche Michelin Supercup, previste fra le 17,15 e le 18.

DOMANI Il pre-gara verrà inaugurato dalla sfilata di tutti i piloti (alle 11.15), protagonisti di un giro di pista dedicato ai tifosi. Dalle 11.40 alle 12.20 la gara Porsche Michelin Supercup (12 giri) e alle 13.30 inizierà ufficialmente la procedura di partenza del 75.o Gran Premio Vodafone d'Italia (53 giri). I semafori si spegneranno alle 14.

Insomma un weekend ricco di emozioni per tutti coloro che amano il circo della Formula Uno. Un «weekend lungo» appasionante e ricco di colori e atmosfere particolari che solo il fascino del Gran Premio d'Italia può regalare. Senza poi dimenticare che sarà l'occasione per celebrare il campione della Ferrari Michael Schumacher che solo due settimane fa a Spa si è laureato per la settima volta campione del mondo. Quale occasione migliore per festeggiare con i propri tifosi: il Gran Premio d'Italia sullo storico autodromo di Monza.

m. m. n.

LIBERE

Il finlandese: «La vittoria è possibile perché la macchina ha rafforzato la sua affidabilità»

Raikkonen il più veloce del venerdì

Ma nella sessione del mattino lo zampino del «Cannibale»

MONZA «La vittoria è possibile, anche a Monza». È l'unico, assieme a Jarno Trulli che ci riuscì nella strana corsa monegasca, ad aver battuto Michael Schumacher, quest'anno. Kimi Raikkonen lo ha fatto a Spa, nel giorno in cui l'imbattibile si è preso il settimo mondiale, il quinto di fila, della carriera. Una gara anomala, per altro, condizionata da incidenti e safety car senza i quali probabilmente l'esito sarebbe stato diverso. Ma intanto in Belgio lui ha vinto e a Monza l'inizio conferma che la McLaren è tornata alla ribalta.

Certo, in assoluto il tempo migliore del venerdì è quello segnato dal tedesco nella prima ora, 1'20"526, ma nella seconda, in cui la Ferrari ha girato più lenta, «Iceman» si è migliorato di otto decimi e con 1'20"846 è stato lui il più veloce. Una soddisfazione più che altro morale, visto il valore delle prove libere, ma anche un indizio di ritrovata salute. Sì, il leone d'argento sta tornando a graffiare: è finalmente affidabile e dal secondo posto di Iceman a Silverstone in poi si è dimostrato l'avversario più forte e continuo, insidiando quel ruolo di vera sfidante che in altri momenti della stagione è stato più chiaramente nelle mani di Renault e Bar Honda.

Indizi, certo, non prove sicure. Perchè la stagione è stata più bizzarra e imprevedibile del solito, dominio asfissiante di Schumacher a parte. Ma la scuderia anglotedesca è risorta in fretta da un inizio deprimente per guasti a ripetizione, ricevendo i complimenti addirittura dalla rivale acerrima, la Bmw, per bocca del Ds Mario Theissen. «È presto per fare previsioni, ma per ora le cose vanno piuttosto bene», è la sintesi di Ron Dennis dell'avvio del Gp d'Italia. «È presto per dire dove saremo domani», conferma Raikkonen. Che però avverte: «La vittoria è possibile perchè la macchina va molto bene, è veloce, si è finalmente rafforzata la sua affidabilità, quella consistenza che prima ci era mancata. Penso di potermi ripetere a Monza, dopo Spa».

Le buone sensazioni gli arrivano dal fatto che il tempo, il finlandese, lo ha fatto in circostanze non favorevoli: «Non è stato affatto un giro perfetto. La macchina scivolava un po' troppo, ben più di quanto mi aspettassi. C'è dunque molto da fare, lavoreremo per risolvere questo problema in tempo per le qualifiche. È comunque molto bello essere il più veloce, anche se in una sessione libera del venerdì».

Sarebbe ancor più bello battere la Ferrari e Schumacher a casa loro: «Vincere è sempre stupendo. Non importa dove, come e quando». Farlo in mezzo a un tripudio di bandiere rosse avrebbe comunque un sapore particolare: «Ma sarà più difficile che a Spa. Io comunque sono fiducioso. Si tratta di aspettare, vedere i risultati delle qualifiche, per capire a che punto siamo veramente». Può essere che i test fatti a Monza vi abbiano favorito? «No, perchè tutti i team hanno provato». Intanto è apparso il nuovo musetto sulla vettura. «A Silverstone lo avevamo provato, ma non eravamo fiduciosi al cento per cento. Anche a Monza ci dobbiamo lavorare, trovare le giuste regolazioni, in funzione del fatto che rispetto agli ultimi test le condizioni meteo sono un pò cambiate».

Il brasiliano Rubens Barrichello ancora a secco di vittorie.

Solo TREDICI Alfa147 a partire da € 15.286

per tutto il mese di settembre con uno sconto di €4.000 e 60 rate da €199,60 prima rata a settembre 2005

Esempio: Alfa Romeo 147 Progression prezzo di listino € 19.286 - Sconto rottamazione o permuta € 4.000 - Prezzo scontato € 15.286 chiavi in mano I.P.T. esclusa • Rateizzazioni: anticipo € 6.250 - pagamento in 60 rate da € 199,60 con prima rata a settembre 2005 - T.A.N. 8% - T.A.E.G. 9% - Offerta valida fino al 30 settembre 2004 per vetture in pronta consegna e non cumulabile con altre iniziative in corso.

LUCIOLI Concessionaria
Trieste • Via Flavia 104 • Tel. 040 8991911
www.luciolispa.it • e-mail: info@luciolispa.it

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO D'ITALIA «Personaggi così, come il finlandese e il canadese, servono in quanto fanno aumentare il carisma al Circus»

Ecclestone vuole il ritorno di Hakkinen e Villeneuve

La querelle su Button sarà risolta dal Crb: a luglio ha firmato con la Bar, due settimane dopo con la Williams

MONZA Bernie Ecclestone è tornato alla carica in tema di mercato. Seriamente preoccupato per la carenza di personaggi carismatici in un mondo dei Gran Premi in cui tutto ciò che non ruota attorno alla Ferrari pare non esistere, il boss della Formula Uno ha riproposto i nomi di Mika Hakkinen e Jacques Villeneuve per sostituire alla Bar il partente Button e ridare lustro alla massima formula.

O meglio, la querelle del «tradimento» di Button alla Bar non è affatto chiarita ma la Williams, per tutelarsi, ha provveduto a depositare il contratto appena stipulato al Contracts Recognition Board (Crb), in Svizzera, certa di una risoluzione positiva.

Prima di esprimersi sulla validità del contratto e di conseguenza di stabilire con quale vettura Button correrà nel 2005 il Crb dovrà esaminare l'accordo raggiunto dal pilota inglese con la Bar il 20 luglio scorso e quello firmato con la Williams soltanto due settimane più tardi.

In ogni caso, dopo il clamoroso dietro-front, è difficile che Button possa rimanere dove non vuol stare. Da qui il nuovo aut-aut di Ecclestone: «La F1 ha bisogno di maggior carisma e personaggi come Hakkinen e Villeneuve sono ciò che serve».

Forse riportare alle corse campioni ormai ritiratisi potrà rivelarsi un azzardo vincente, ma se entrambi sono da tempo fuori dal giro un motivo c'è e non può certo essere ignorato.

L'opinione nel paddock si divide ma il partito degli addetti ai lavori che ritengono più efficace puntare su giovani promettenti, provenienti da formule minori e fatti crescere passo dopo passo, è ancora preponderante. Liuzzi a breve testerà la Sauber, Pizzonia si sta rivelando piuttosto veloce ma non ha ancora un sedile per il 2005. Animo, dunque e largo ai giovani.

g. p. g.

Jenson Button, deve decidere tra Honda e Williams.

CURIOSITÀ

Un comitato per salvare la sopraelevata

MONZA Un comitato a difesa della storia: sembra scongiurato il pericolo che lo storico anello ad alta velocità del circuito di Monza possa essere abbattuto.

Un comitato per la conservazione e la valorizzazione della struttura, costruita nel 1955, si sta impegnando in una battaglia che sembra sortire gli effetti auspicati dai nostalgici delle corse.

Dopo le gloriose torri che abbracciavano il podio, demolite nell'inverno 2001 per far posto alla nuova imponente terrazza box, la sopraelevata rimane insieme alla mitica coppia di contagiri posta sul rettifilo centrale l'ultimo scampolo di quegli anni ruggenti che hanno fatto la storia del tempio della velocità.

La sopraelevata fa bella mostra di sé nel film-capolavoro Grand Prix di John Frankenheimer (è del 1966) o la si può percorrere in qualche gioco di guida al computer ma in sostanza, i giovani appassionati di Formula Uno, non sanno che cosa sia.

Negli ultimi due anni, attraverso una petizione, alcune migliaia di aficionados hanno chiesto ai co- muni di Milano e Monza di impegnarsi seriamente per conservare l'integrità della struttura, nonostante il degrado in cui versa.

g. p. g.

TRULLI

Dal trionfo di Montecarlo al divorzio con Briatore

MONZA Più di ogni altro contemporaneo cavaliere del rischio Jarno Trulli è un uomo che ama vivere pericolosamente. Il 2004 del pescarese è una girandola di emozioni, da far crepare d'invidia i più fantasiosi registi di film d'azione.

Il trionfo di Montecarlo, l'indimenticabile botto di Silverstone, oltre le accuse di scarsa combattività costategli il divorzio dalla Renault.

È passato più volte dalle polveri agli altari e viceversa, compreso il matrimonio consumato in gran segreto con la moglie Barbara alla vigilia di Spa. Dove peraltro Jarno ha centrato la seconda pole stagionale dopo quella, propiziatoria, del Gp di Monaco. Il copione pareva perfetto: vincere a Spa la gara più ambita e andarsene dalla Renault con almeno due successi prestigiosi, lasciando intendere a chi di dovere che privarsi di Trulli è un errore. Invece niente, solo nove giri al comando e dopo il pit stop la vettura diventa inguidabile nel veloce, prima che un pasticcio con Montoya al Bus Stop lo releghi a un anonimo nono posto finale. Quattro Gp senza punti: tornano così in auge le perplessità di Trulli sulla competitività della sua R24 anche se questa volta non può lamentarsi dei presunti favoritismi destinati ad Alonso. Non gli resta che provare a rifarsi della delusione di Spa spostando le attenzioni su Monza dove potrebbe ritrovarsi tra le mani, forse per l'ultima volta in carriera, una monoposto in grado di vincere sull'anello brianzolo, l'ultimo tempio della velocità rimasto in calendario.

«Sono certo che a Monza tutto andrà molto meglio - commenta Jarno - quando si è reduci da un risultato come quello del Gp del Belgio bisogna avere fiducia in se stessi e io ce l'ho. Monza è la mia gara di casa, ci saranno molti miei sostenitori e questo porta motivazione, non pressione. La squadra inoltre ha risposto in maniera brillante, costruendo una vettura quasi completamente nuova per questa corsa. Spero di poter tornare al livello prestazionale cui ero abituato tempo fa».

FISICHELLA

La «Ferrarina» Sauber a Giancarlo non basta più

MONZA La Ferrarina, al secolo la Sauber, non gli basta più. Non sono serviti il motore di Maranello dell'anno scorso e un retrotreno, che almeno esteriormente è la copia esatta della Rossa, a mantenere fede ai sogni di Giancarlo Fisichella. Che al suo ottavo appuntamento con il Gp d'Italia ha già la valigia in mano. Proprio come un anno fa quando si apprestava a lasciare la Jordan per la Sauber.

Ora Fisichella viaggia con destinazione Renault, dove si prenderà carico dell'arma vincente che non ha fatto la fortuna di Trulli. Il romano meritava una vettura competitiva e la Renault sorta dalle ceneri della Benetton che proprio Giancarlo ha svezzato in passato è la risposta esatta ai quesiti di chi ancora si chiede se sia un pilota in grado di vincere e di puntare addirittura al mondiale.

Intanto c'è da onorare un finale di stagione con la Sauber e un Gp d'Italia al quale si presenta con il quinto posto di Spa e la decima piazza in campionato.

«Il Gp del Belgio è stato molto duro per noi - spiega il romano - ma anche parecchio soddisfacente e abbiamo certamente meritato un risultato così prestigioso. Sono davvero felice per il passo avanti compiuto a Spa. Monza è un appuntamento speciale per gli italiani e la pressione naturalmente si fa sentire ma quando ho maggior peso sulle spalle sono più concentrato. Ricordo con piacere le mie vittorie in F3 oppure quando arrivai quarto con la Jordan, sette anni fa». L'analisi si concentra sul tracciato: «È una pista difficile perché il poco carico aerodinamico richiesto offre minore aderenza nelle zone di frenata in prossimità delle varianti. Bisogna usare molto i cordoli ma questi, anche se possono influenzare il comportamento della vettura, non sono poi così deleteri come una volta. Sia la staccata in fondo al lungo rettilineo sia la variante della Roggia sono estremamente impegnative mentre la Parabolica è una curva cruciale perché una buona linea d'uscita aiuta a costruirsi la velocità con cui affrontare il passaggio davanti ai box. Il resto lo fa la potenza del motore».

PANTANO E BRUNI

Gli habitué di fondo griglia cercano la bandiera a scacchi

MONZA Quelli che il sette volte iridato Schumacher lo vedono in direzione gara durante il briefing tra piloti e poi solo per qualche attimo in pista, mentre si appresta a doppiarli prima di scomparire rapidamente all'orizzonte. Un'operazione che può ripetersi addirittura più volte se non è la loro improbabile vettura a piantarli in asso anzitempo. Ma sì, stiamo parlando degli abituée di fondo griglia, di quelli che da quando esistono le corse disputano un altro Gran Premio, la cui più rosea aspirazione è riuscire a vedere la bandiera a scacchi. Ma la storia della F1 insegna che un paio di volte a stagione, quando in gara ne succedono di tutti i colori e talvolta in caso di eventi meteorologici eccezionali, anche loro possono ritagliarsi uno spazio in zona punti. Ciò che non è riuscito nella stagione 2004 a Giorgio Pantano e Gianmaria Bruni, rispettivamente al volante di Jordan e Minardi, il cui unico vanto pare sin qui quello di poter incrementare la pattuglia di nostri piloti sullo schieramento del Gp d'Italia.

Insieme a quella brasiliana la truppa italiana è tornata ad essere quest'anno la più numerosa in F1, dopo essere stata ancorata al duo Fisichella-Trulli per ben sei stagioni, con la sola eccezione di Alex Zanardi con la Williams, nel 1999. Decisamente pochi se raffrontati al periodo d'oro (numericamente parlando, s'intende, ndr) dell'automobilismo tricolore: dall'88 al'90 sono ben nove i piloti di casa nostra al via del Gp d'Italia.

C'era il compianto Alboreto, che più di tutti difendeva l'onore nazionale nell'abitacolo di una Ferrari che non sapeva vincere, il promettente Capelli che imboccò la parabola discendente proprio quando approdò a Maranello; e ancora gli esperti Patrese (a un soffio dal successo a Monza ma soltanto nel'92) e De Cesaris, oltre all'arrembante Nannini, la cui carriera è stata stroncata da un incidente in elicottero. Infine Ghinzani, Caffi, Martini, Larini, Pirro, Modena e Morbidelli.

DUE SLOGAN

Renault lancia la sfida Alonso McLaren: «Non siamo favoriti»

MONZA La Renault lancia la sfida Alonso pronto a stupire: «Sono veramente fiducioso». Siamo pronti per Monza: è lo slogan promozionale della Renault e non può essere liquidato come una semplice sparata senza fondamento. C'è da difendere in campionato un ruolo di più vicina rivale della Ferrari e trattandosi di un team nel cui sangue scorre anche un bel po' di Made in Italy (un pilota e il dt, per quanto in contrasto tra loro) c'è da giurare che non mancherà di riscuotere le naturali simpatie di mezza Italia.

Fernando Alonso

Abbiamo goduto a Spa, perché mai non mai non dovremmo farlo a Monza, dove le monoposto viaggiano sul filo dei 250 di media? Con entrambi i titoli ormai matematicamente assegnati, le rivali della Ferrari affilano le armi per giocare un brutto tiro all'incontrastata regina e rovinarle la festa sulla pista di casa.

In prima linea la McLaren, che proprio a Spa ha completato una prevedibile resurrezione, iniziata con il lancio della nuova vettura bagnato dal benaugurante secondo posto di Kimi a Silverstone. E non solo: in un 2004 che ha visto Schumacher fare incetta di titoli e di record a Raikkonen resterà, al pari di Trulli, l'invidiabile primato di aver collezionato un successo, che mancava al finlandese e alla McLaren esattamente da un anno e mezzo.

«Arrivano i rettilinei di Monza, perché non riprovarci?» Penserà concretamente il glaciale sposino, dopo aver sfoderato nei test un'interessante varietà di soluzioni aerodinamiche atte a favorire le prestazioni della Mp4-19b, dotata di un motore Mercedes che concede qualche cavallo alla concorrenza.

Sono comparsi sulle Frecce d'Argento un'ala posteriore a profilo ridottissimo per circuiti ultraveloci, come ormai non se ne vedono più sulle piste, oltre a un musetto allargato e ancor più spiovente verso il basso, destinato a convogliare il flusso d'aria al di sopra di una sezione frontale parecchio ridotta, accrescendo cosë le velocità sul dritto.

Confermato il nuovo impianto frenante introdotto a Spa, adattato alle severe varianti del circuito brianzolo. La McLaren non vince a Monza dal 1997 quando Coulthard beffò Alesi. «Non siamo i favoriti - ha detto Norbert Haug, direttore della Mercedes Motorsport - ma il team conta di proseguire la parabola ascendente».

Forse gli ex padroni della F1 hanno imparato la lezione.

Gian Paolo Grossi

SABATO 18 E DOMENICA 19
TORNIAMO A PARLARE DI AUTOMOBILI.

407 SW
PEUGEOT

NUOVA PEUGEOT 407. MAGNETIQUE. ORA ANCHE SW.
Parliamo di confort: tetto in vetro panoramico, parabrezza Wide Screen, sospensioni in alluminio anteriori a doppio triangolo e posteriori multilink. Parliamo di sicurezza: fino a 9 airbag, ESP con ripartitore elettronico di frenata, ABS con assistenza alla frenata di emergenza. Parliamo di motori: Euro 4 da 110 a 211 CV, benzina e Diesel HDi con overboost e FAP®, Filtro Attivo Antiparticolato, il Diesel più pulito al mondo. **In prima visione sabato e domenica.**

Consumo carburante l/100 km: urbano da 7,2 a 14,6; extraurbano da 4,7 a 7,1; combinato da 5,6 a 9,9; emissioni
EURO RSCG

CONCESSIONARIA Padovan & Figli SRL
www.padovanefigli.it
Trieste via Flavia 47 tel. 040.827782
A MONFALCONE VIA TIMAVO 24 TEL. 0481.790505
A GORIZIA STRADONE DELLA MAINIZZA 12 TEL. 0481.391808 - 0481.390715

GRAN PREMIO D'ITALIA La casa di Maranello sta ancora lavorando sull'aerodinamica e vuole finire la stagione in crescendo

La Ferrari ha fame e Todt non si accontenta

Barrichello ancora alla ricerca di vincere un «suo» Gp e del secondo posto definitivo

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

IN BREVE

Michael col casco tricolore per un grazie ai fan italiani

Michael Schumacher

MONZA Michael Schumacher ha voluto ringraziare a suo modo i tifosi italiani: in occasione del Gp d'Italia scende in pista con i colori italiani disegnati sul suo casco. È una sorta di bandiera italiana che «sfuma» intorno al casco passando dal rosso al bianco al verde. «È un modo di dire grazie - ha detto Schumacher - sono da tanti anni in Ferrari e i tifosi ci hanno sempre sostenuto».

Alla ricerca dell'olio del futuro

MONZA Con entrambi i campionati già conquistati, i tecnici del team Ferrari sono già al lavoro in funzione non solo del 2005, ma anche del 2006. È quanto ha confermato ieri a Monza il responsabile della Shell, Mike Cobson, che in collaborazione strettissima con i motoristi Ferrari fin da questo Gp d'Italia è già al lavoro per studiare possibili benzine e lubrificanti non solo per quello che sarà il prossimo motore Ferrari, ma anche quello che verrà progettato per il 2006. «È questo il vero motivo per cui un'azienda come la Shell è in F1 - ha spiegato Cobson, che ha incontrato i giornalisti italiani -: per sviluppare la sua ricerca, che è costante Gp dopo Gp. E la F1 è un fantastico terreno di sperimentazione». Una sperimentazione che ha comunque dotato il motore Ferrari «da uno a venti cavalli in più a seconda del circuito» ha precisato Cobson.

Jordan: le droghe non vincono

MONZA Nel Gp d'Italia a Monza le Jordan porteranno sulle carenature, già delle prove libere, lo slogan «Drugs don't win» («Le droghe non vincono»), insieme all'albero simbolo della comunità fondata nel'78 da Vincenzo Muccioli e il suffisso del suo sito web, sanpatrignano.org. Per iniziativa del patron della squadra, Eddie Jordan, e del principe Salman del Bahrain, sulle Formula Uno del team inglese in ogni gara del mondiale è riservato uno spazio per sostenere l'attività di organizzazioni no profit e di volontariato della nazione che ospita la competizione.

F430, nuova regina della strada

MONZA A fine mese lo sarà a Parigi, ma per una sera ha voluto esserlo al Parco Reale di Monza: una regina. È la nuova Ferrari F430, la più bella Ferrari da strada che l'azienda di Maranello abbia mai prodotto. Sarà presentata ufficialmente a fine mese al Salone di Parigi ma un'anteprima della vettura è andata in scena l'altra sera a Monza, nell'ambito del Gran Premio d'Italia. La regina ha avuto due «padrini» d'eccezione: Michael Schumacher e Rubens Barrichello.

MONZA Maranello lavora sempre sull'aerodinamica La Ferrari ha ancora fame Todt non si accontenta dei due titoli già in bacheca Chiusa la festa per il settimo mondiale di Michael Schumacher, la Ferrari è tornata in pista: due macchine con Schumi e Barrichello a Monza, una con Badoer a Fiorano. I mondiali sono finiti, ma la fame di vittorie di Maranello non si placa.

Anche il ko di Spa è stato somatizzato come si evince dalla parole di Jean Todt: «Visto che abbiamo vinto tutti e due i titoli mondiali, senza contare che Barrichello è secondo in classifica con 23 punti sul terzo, posso digerire che una macchina sia andata più forte di noi...».

Nelle ultime quattro gare della stagione, però, è inutile che gli avversari delle rosse, Raikkonen e la McLaren in primis, si facciano troppe illusioni. Altro che appagamento, la Ferrari ha tanti buoni motivi per cercare di vincerle tutte.

Intanto perchè vuole fare doppietta nel mondiale piloti, con il secondo posto di Barrichello. Poi perchè la determinazione a vincere è nel «dna» dell'insaziabile scuderia di Maranello.

Anche nel 2002 la Ferrari dominò la stagione (già chiuso il mondiale piloti a Magny Cours, e quello costruttori a Budapest), ma ciò non impedì a Schumacher e Barrichello di infilare quattro doppiette consecutive negli ultimi quattro gran premi: Spa, Monza, Indianapolis e Suzuka.

Le motivazioni per il prossimo appuntamento, a Monza, sono ovvie. Ma poi la Ferrari vorrà lasciare il segno a Shangai (26 settembre) sul primo, storico, gran premio di Formula Uno che si disputerà in Cina. Così come non vorrà lasciare ad altri il Gp del Giappone a Suzuka (10 ottobre), in casa della Bridgestone.

Per non parlare di quanto sia importante per Barrichello riuscire finalmente a vincere il «suo» gran premio del Brasile che chiuderà la stagione a San Paolo il 24 ottobre.

Per farsi trovare pronta a un finale di stagione scoppiettante e per regalarsi un nuovo trionfo nella gara di casa, la Ferrari si è prodigata in una serie di test a Monza e Fiorano lavorando in particolare sulle gomme, sull'assetto e sulla aerodinamica della formidabile F2004. Unico intoppo l'incidente occorso a Schumacher, uscito di pista a 340 km orari in pieno rettilineo per il cedimento del pneumatico posteriore sinistro: tanto spavento ma niente danni al pilota.

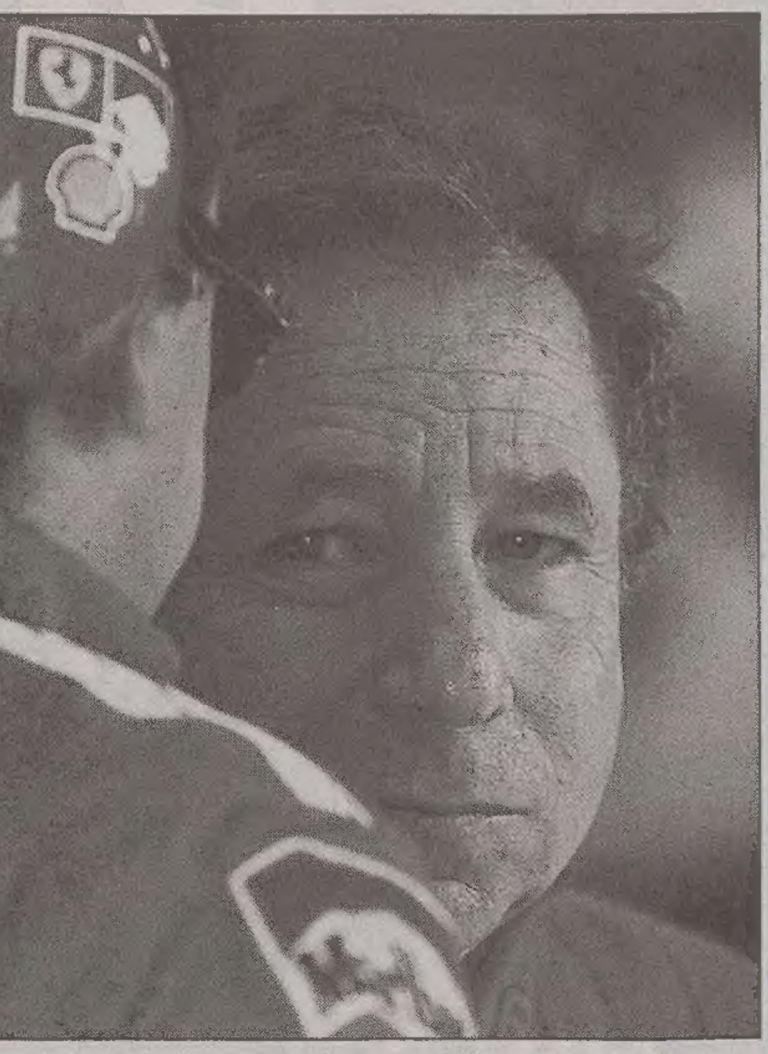
Le classifiche di F1

	Piloti	Punti		Piloti	Punti
1°	M. Schumacher (Ger)	[illegible]	6°	J.P. Montoya (Bra)	38
2°	R. Barrichello (Bra)	88	7°	K. Raikkonen (Fin)	28
3°	J. Button (Gbr)	65	8°	D. Coulthard (Sco)	21
4°	J. Trulli (Ita)	46	9°	T. Sato (Gia)	18
5°	F. Alonso (Spa)	45		G.Fisichella (Ita)	18
			11°	R. Schumacher (Ger)	12

Costruttori

1ª	FERRARI	216	8ª	Toyota	9
2ª	Renault	91	9ª	Jordan-Ford	5
3ª	BAR-Honda	83	10ª	Minardi	1
4ª	Williams-BMW	54			
5ª	McLaren-Mercedes	49			
6ª	Sauber-Petrona	28			
7ª	Jaguar-Cosworth	10			

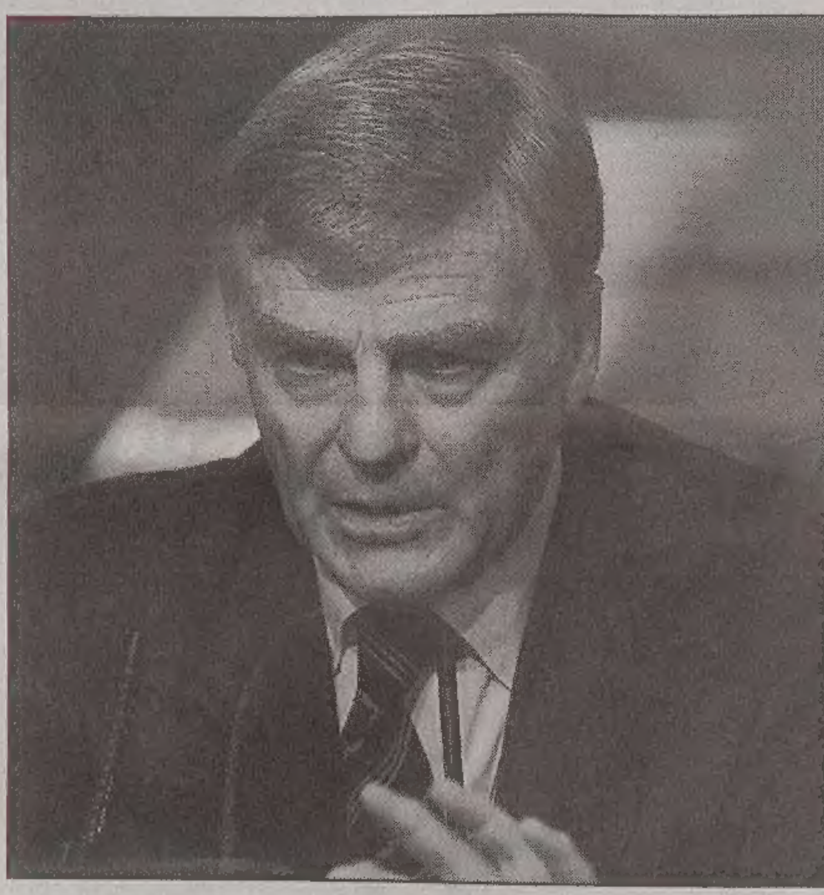
ANSA-CENTIMETRI



Todt parla con un meccanico alle libere di ieri mattina.

FIA

Mosley ai team: «O rallentate o intervengo io»



Intervento a Monza di Max Mosley, presidente Fia.

MONZA Il presidente della Fia, Max Mosley, ha rilanciato, in una conferenza a Monza in occasione del Gp di Italia, l'ultimatum alle scuderie di F1 che aveva annunciato a Magny Cours all'inizio di luglio. «Finora - ha detto - i team non si sono ancora accordati per trovare delle proposte per rallentare le macchine che correranno il prossimo mondiale. Ora hanno 45 giorni di tempo per farlo altrimenti, come prevede il Patto della Concordia, sarà nostro dovere imporre un pacchetto di misure che raggiungano lo scopo».

Mosley, che ha confermato le dimissioni annunciate nella stessa occasione in Francia, spiegando che proseguirà il suo mandato che scade nell'ottobre 2005 ma non andrà oltre, ha manifestato chiaramente il suo disappunto per il mancato accordo, che teoricamente avrebbe dovuto essere preso il 6 settembre per essere perfezionato a fine ottobre. Di fatto ha allungato il termine, senza spostare la scadenza per rendere operativo il progetto che dia un freno alle velocità pazzesche cui è giunta la F1.

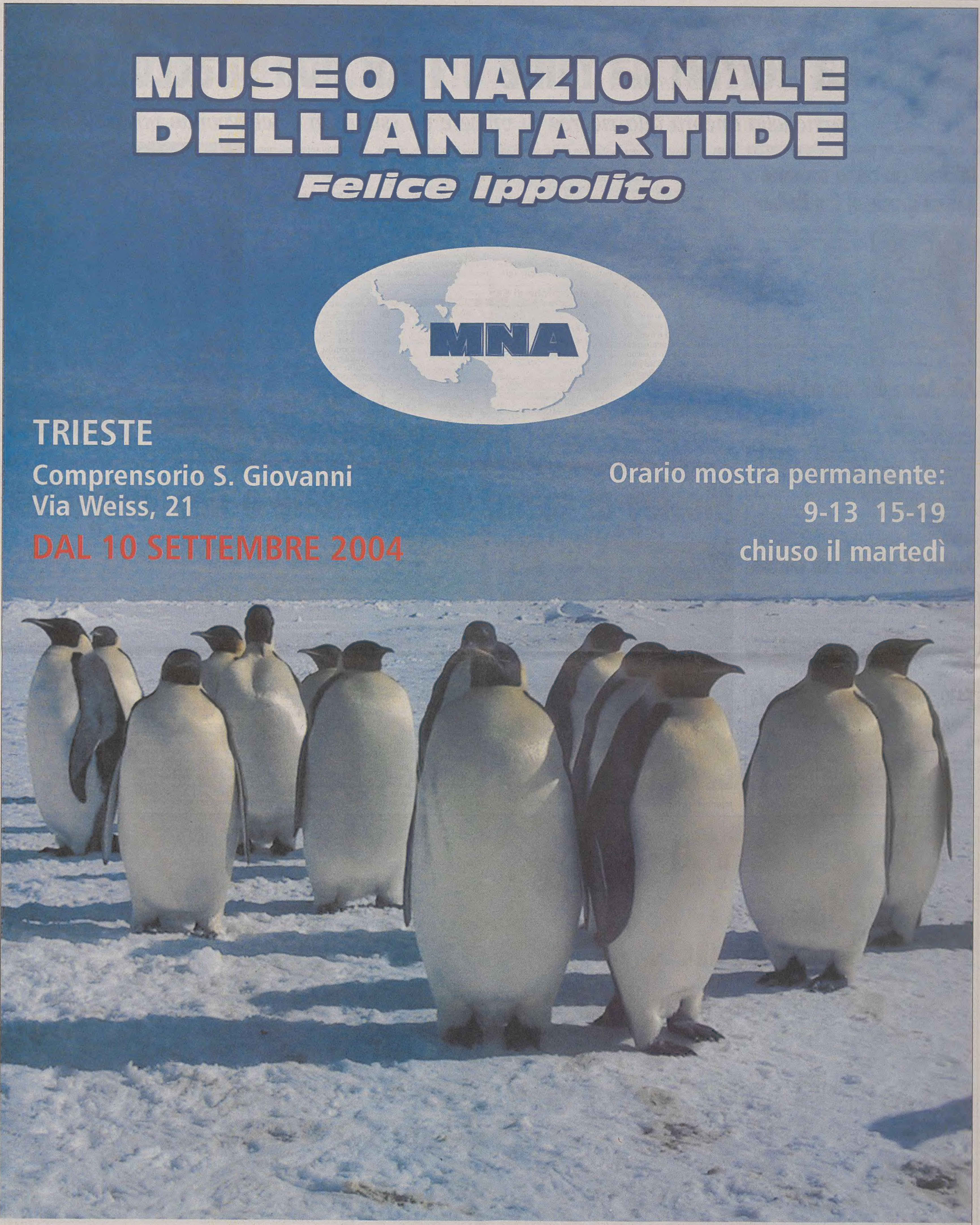
Sul tavolo del Gruppo di lavoro tecnico, che riunisce i rappresentanti delle scuderie, ci sono tre pacchetti elaborati dalla Fia. Uno molto restrittivo sul motore e meno sull'aerodinamica, uno più liberal sul propulsore e severo sul telaio, una versione intermedia, tutti comunque incentrati su tre direttrici: gomme, aerodinamica, motore.

I team, ha detto Mosley, sono orientati sul pacchetto numero 2, quello intermedio: «Il primo - ha spiegato - porterebbe due costruttori (i nomi che girano sono diversi, tra cui Bmw, Renault e Honda, ndr) a abbandonare la F1. I maggiori consensi sembrano orientarsi sul secondo pacchetto». Sulle gomme il discorso è ormai chiaro. Tre treni a disposizione per squadra in un weekend. Due diversi per le prove libere del venerdì e del sabato mattina, uno solo per qualifiche e gara, dunque senza più soste per cambio pneumatici. Il pit stop ci sarà ovviamente ancora per il rifornimento di benzina, anche se teoricamente potrebbe essere possibile una gara senza soste, ammesso che sia un vantaggio. Così come è chiaro che dal 2005 si dovrà usare un solo motore per due gare, mentre dal 2006 interverrà da cilindrata ridotta a 2400 cc con frazionamento a otto cilindri (e la possibilità, per i team che non avranno motori, di continuare a usare il V10 da 3000 cc in versione «strozzata»). Anche l'aerodinamica avrà una serie di limitazioni per contribuire a rallentare le monoposto.

Mosley ha detto di non trovare «noiosa» la F1, sostenendo che l'attuale sistema di qualifica permette di vedere quello che accade, mentre con la vecchia formula «nessuno vide il fantastico giro di Juan Pablo Montoya nel 2001». E poi, dietro Schumacher («senza la cui presenza forse il mondiale sarebbe stato più interessante, ma lui è uno di quei fenomeni come Mohamed Alì nella boxe e Pete Sampras nel tennis»), si è vista lotta: «Le due squadre che dovevano sfidare la Ferrari non ce l'hanno fatta, ma ne sono emerse altre due. Io sono ottimista per il futuro. Anche se purtroppo i team principal sono ultracinquantenni multimiliardari che non guardano la televisione mentre chi la guarda sono più giovani senza tutti quei soldi. Bisogna pensarci».

Toyota Yaris.
4 volte più geniale.
Solo fino al 30 settembre
4 grandi vantaggi.
Prima rata dopo 6 mesi dalla consegna.
4 anni assicurazione furto e incendio inclusi.
3 tagliandi di manutenzione programmata inclusi.
Finanziamento* con zero anticipo.

In più solo da noi la tua vecchia auto vale fino a 1.500 euro*.
MOTORI: benzina 1.0 (65 CV), 1.3 (87 CV) e 1.5 (105 CV) tutti 16V a fasatura variabile VVT-i e diesel 1.4 Common Rail (75 CV). 3 anni di garanzia o fino a 100.000 km.
*A seconda del modello e anno d'immatricolazione
VENITE A PROVARLA ANCHE IL SABATO.
FUTURAUTO S.r.l.
Concessionaria per Trieste e Provincia
Via Muggia, 6 Zona Industriale
S. Dorligo della Valle
TRIESTE - Tel. 040.383939
TOYOTA
PROVATE LA DIFFERENZA.
*Un esempio: Yaris 1.0 a 10.400 euro, chiavi in mano I.P.T. esclusa. Anticipo zero e 43 rate mensili da 274 euro comprensive di 4 anni di assicurazione furto e incendio e 3 tagliandi di manutenzione programmata. TAN 2,00%, TAEG 4,17%. Salvo approvazione Toyota Financial Services. Offerta valida fino al 30/9/04. Spese istruttoria 160 euro. Fogli informativi disponibili presso il concessionario. Consumi ciclo combinato da 4,2 a 7,0 l/100 km. Emissioni di CO_2: da 113 a 165 g/km.



Organizzazione
Globo divulgazione scientifica
INFO 0403755565 www.mna.it

PNRA

Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca

Università degli Studi di Trieste